



**ALBERT MATHÉE**  
G. m. b. H.



**Spezialfabrik für**

**Schienenstoßbrücken und Wanderschutzklemmen**

**System Mathée D. R. P. und Auslandspatente**

Postanschrift: Köln 15, Postfach Nr. 28

Aalborg-Hvalpsund  
Jernbaneselskab

A a l b o r g / Dänemark  
-----

**AACHEN-KÖLN**

|                 |                |                             |
|-----------------|----------------|-----------------------------|
| Drahtname:      | Fernsprecher:  | Bankkonto:                  |
| Mathéeindustrie | Für Betrieb    | Dresdner Bank in Köln       |
| Köln            | Aachen 3 46 44 |                             |
|                 | Für Verwaltung |                             |
|                 | Köln 976 44    | Postcheckkonto: Köln 26 871 |

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Tag

24. 9.34.

Betriff:

G e g e n ü b e r s t e l l u n g

des festen und des schwebenden Schienenstoßes .

Der "feste Stoß" hat die Erwartungen , die man in ihn setzte, nicht erfüllt.

Rollt das Rad über die unvermeidliche Temperaturlücke, so entsteht ein Schlag , der sich unmittelbar durch die Kuppelschwelle auf das Bettungsmaterial überträgt, dieses zusammenstauchend.

Die Schienenenden mit Doppelschwellen, wirken also wie ein Hammer.

Durch die Verlagerung des Bettungsmaterials entsteht eine Lücke, sodass die Bewegung ständig zunimmt, & nur durch immerwährendes neues Stopfen vermindert werden kann.

Eine dauernde feste Lage des sogenannten "festen Stoßes" ist daher nicht zu erzielen.

Der beim Übergang des Rades über die Temperaturlücke entstehende Schlag, wird beim "festen Stoß" stärker empfunden, als beim schwebenden Stoß, weil den Schienenenden keine Elastizität, wie beim schwebenden Stoß, gegeben ist.

Die Reichsbahn gibt ja selbst zu, daß 60% der Unterhaltungskosten auf den Stoß verwendet werden müßen.

Die Beobachtung von Reichsbahngleisen die mit Doppelschwellen und durchgehender Hakenplatte versehen sind , zeigt,

Seit 1. Oktober 1893



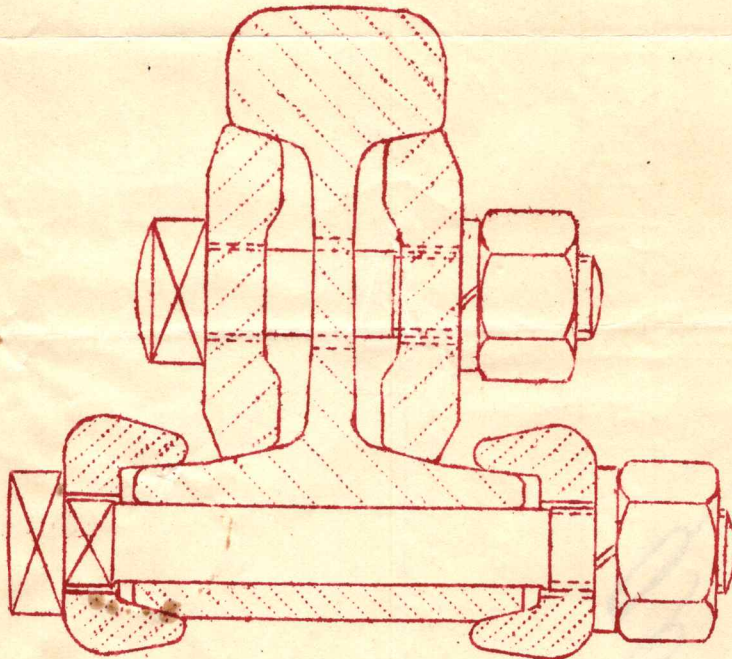
bitte Blatt 2.

zeigt,  
daß nach ganz kurzer Zeit der Schienenfuß in dem Haken der Hakenplatte Spiel bekommt, sodaß beim Befahren ein unaufhörliches Schlagen der Schienen auf die Unterlagplatte einsetzt, durch das die Hammerwirkung der Doppelschwellen noch verstärkt wird.

Weshalb hat man den "schwebenden Stoß", trotzdem er diese Nachteile des "festen Stoßes" nicht hat, doch verlassen?

Doch nur, weil die Laschen, als alleiniges Verbindungsmittel, die ihnen übertragenen Aufgaben nicht erfüllen konnten!

Die Laschen sollen das Atmen der Schienen ermöglichen, gleichzeitig aber auch so fest sitzen, daß beide Schienenenden stets in gleicher Ebene gehalten werden. Beides ist aber gleichzeitig nicht zu erreichen.



Läßt man der Lasche die Aufgabe, die Schienenenden zusammen zu halten & gegen seitliches Verzahnen zu schützen & überträgt die Aufgabe, die beiden Schienenenden stets in gleicher Ebene zu halten, unserer

S c h i e n e n - S t o ß b r ü c k e A.M. DRP

so erhält man eine feste & doch elastische Verbindung der beiden Schienen, bei der lediglich das Überfahren der Temperaturlücke zu merken ist. Im Übrigen ist der Übergang viel weicher, & der Stoß erfordert ganz wesentlich weniger Unterhaltungskosten, als der "feste Stoß" sie verursacht.

Albert Mathée G.m.b.H.  
Aachen - Köln.